

**CONCEPTOS TECNICOS QUE DEBEN CUMPLIR LAS ENTIDADES DE TRÁNSITO
LOCAL PARA LA DETERMINACION DE LIMITES DE VELOCIDAD VEHÍCULAR
EN LAS CIUDADES Y SUS CORRESPONDIENTES SANCIONES**

HERMAN BERRIO GALEANO

**UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA
ESCUELA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
ESPECIALIZACION EN GESTIÓN PÚBLICA**

BOGOTÁ

2018

**CONCEPTOS TECNICOS QUE DEBEN CUMPLIR LAS ENTIDADES DE TRÁNSITO
LOCAL PARA LA DETERMINACION DE LIMITES DE VELOCIDAD VEHÍCULAR
EN LAS CIUDADES Y SUS CORRESPONDIENTES SANCIONES**

HERMAN BERRIO GALEANO

Trabajo de grado para optar por el título de especialista en Gestión Pública

Asesor:

BLANCA MARGARITA DIAZ ORJUELA

Abogada

UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA

ESCUELA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

ESPECIALIZACION EN GESTIÓN PÚBLICA

BOGOTÁ

2018

DEDICATORIA

Dedico este trabajo al espíritu combativo y tesón que me trasmite mi pareja, con sus esfuerzos diarios para alcanzar sus logros, me ha enseñado y fortalecido, con las enseñanzas de mis padres, que todos los días debemos levantarnos con el propósito de alcanzar nuevas metas y acrecentar nuestro conocimiento.

A mi madre, quien es el motor que me incentiva para acrecentar mis conocimientos en pro de los demás, a fin de convertirme en elemento transformador de vida de mis congéneres a través de la participación ciudadana y la justicia social.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a mis compañeros de oficina JORGE ENRIQUE CASTAÑEDA Y JHON JAIRO CASTRILLON por su apoyo incondicional y especialmente a DIEGO ALEJANDRO MORALES MUNERA quien se ha convertido en la llama que me anima cada vez que paro en mis ambiciones.

RESUMEN

El establecimiento del sistema de foto multas en Colombia, ha generado que algunos entes locales hayan establecido su aplicación, como una manera de sufragar las necesidades económicas a nivel vial, con la aplicación de comparendos, que no cumplen las normas legales aplicables al establecimiento de dichas limitantes, consiguiendo de manera contraria a la ley la aplicación de multas a los ciudadanos, quienes por desconocimiento o por la lejanía del lugar prefieren pagar que entablar las acciones que la ley les otorga.

Como ciudadanos, nos vemos abocados al cumplimiento de limitantes a la movilidad en los municipios por los que atravesamos en nuestros viajes, las cuales no se ajustan a las normas nacionales, ocasionando ésta circunstancia, el pago de multas injustificadas y como cumplimiento de políticas de recolección de dineros de sus mandatarios de turno.

Con el pasar de los días y la falta de protocolos de selección de las personas que ocupan cargos públicos de libre nombramiento y remoción, vemos como por iniciativas en ocasiones altruistas y en otras no tanto, las autoridades de tránsito de cada ente territorial, establecen limitaciones a la movilidad de los vehículos que transitan en su área de influencia; pero que al revisar dichas restricciones, encontramos cómo han sido establecidas sin los estudios técnicos de movilidad que les correspondiera.

El presente trabajo de investigación, es un compendio de las normas que deben tener en cuenta las autoridades de tránsito del orden municipal y departamental, al momento de establecer cualquier restricción a la movilidad de los ciudadanos, residentes o transeúntes en su límite territorial.

Se intenta entonces, a través de esta investigación entregar una herramienta de trabajo que permita a las personas que son designadas en dichos cargos, a los veedores ciudadanos que protegen los derechos de los gobernados y a los mismos ciudadanos que en un momento dado reciben una sanción por supuestas contravenciones de tránsito, determinar si la restricción corresponde a una actuación técnicamente realizada y conveniente para atacar un problema de seguridad o una situación de riesgo en los desplazamientos vehiculares.

Palabras Clave: Autoridades, Movilidad, Restricciones, Sanción, Técnica.

ABSTRACT

The establishment of the system of photo fines in Colombia, has generated that some local entities have established their application, as a way to cover the economic needs at the road level, with the application of subpoenas, which do not comply with the legal norms applicable to the establishment of said limiting, getting in a manner contrary to the law the application of fines to citizens, who due to ignorance or remoteness of the place they prefer to pay that engage in the actions that the law gives them.

As citizens, we are forced to comply with limitations on mobility in the municipalities that we travel through, which do not comply with national regulations, which causes the payment of unjustified fines and as a result of policies to collect monies of their leaders of turn.

With the passing of days and the lack of selection protocols for people in public positions of free appointment and removal, we see that by initiatives on altruistic occasions and in others not so much, the transit authorities of each territorial entity, establish limitations to the mobility of the vehicles that transit in its area of influence; but when reviewing these restrictions, we find how they have been established without the technical mobility studies that correspond to them.

The present work is a compendium of the rules that must be taken into account by the transit authorities of the municipal and departmental order, when establishing any restriction on the mobility of citizens, residents or transients in their territorial limits.

It is then attempted, through this work, to provide a work tool that allows the people who are appointed in these positions, the citizen observers who protect the rights of the governed and the citizens themselves who at a given moment receive a sanction for alleged transit violations, determine if the restriction corresponds to a technically performed and convenient action to attack a security problem or a risk situation in the vehicle journeys.

Keywords: Authorities, Mobility, Restrictions, Sanction, Technique.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	11
1. MARCO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN.....	17
1.1. Planteamiento del Problema.....	13
1.2. Justificación.....	14
1.3. Objetivos.....	16
1.3.1. Objetivo General.....	16
1.3.2. Objetivos específicos.....	16
1.4. Marco Conceptual y Teórico.....	14
1.4.2. Marco teórico.....	16
2. CONCEPTOS TÉCNICOS PARA LA DETERMINACIÓN DE LIMITES DE VELOCIDAD VEHICULAR.....	17
CONCLUSIONES	31
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	31

Lista de Figuras:

Figura 1: señal de límite de velocidad en intersección..... (Pág. 24)

Lista de anexos: Esta se trata de todos los documentos que han sido usados en la puesta en marcha del proyecto como por ejemplo los instrumentos de recolección de información.

INTRODUCCIÓN

Con esta monografía se pretende recoger los Conceptos técnicos necesarios para las autoridades de tránsito local, en el momento de establecer límites de velocidad vehicular y sus correspondientes sanciones, el cual servirá como documento de consulta no solo a los mandatarios, sino a los ciudadanos del común, para defender sus propios derechos.

Todo ciudadano, al momento de adquirir un vehículo para su movilización, se ve abocado al cumplimiento de una serie de normas que, de acuerdo con el código Nacional de Tránsito, se da por sentado conoce o declara conocer por el solo hecho de haber obtenido su licencia de conducción.

Estas Normas que rigen el tránsito en el país, se encuentran regadas en diferentes leyes, decretos reglamentarios, ordenanzas departamentales y acuerdos municipales, que en realidad, ni siquiera los que son profesionales del derecho dedicados a otras ramas conocen.

Cada lineamiento que se realiza a nivel de restricción de la movilidad vehicular por el territorio, pareciera obedece a las decisiones de los mandatarios que las promulgan, atendiendo más intereses particulares que generales, bien sea en el ámbito económico o político, casi sin responder a las normas generales o sino bajo acomodadas a interpretaciones particulares de quienes las utilizan en Departamentos y Municipios.

Si bien es claro que las carreteras nacionales y las de concesión que hoy funcionan en nuestro país, tienen un mayor cumplimiento de las normas técnicas aplicables, bajo la dirección del ministerio de transporte, tampoco se salvan de evadir los lineamientos técnicos de su establecimiento, bien sea por convicción o por falta de controles efectivos.

Con la presente monografía, se presenta al lector, cuales son las normas que hemos encontrado vigentes para establecer los conceptos técnicos de limitación a la movilidad vehicular

de los ciudadanos, compilando la utilización que de ellas pueden darle las autoridades locales al momento de hacer efectiva su función restrictiva.

Al tener los conocimientos de la parte reglamentaria de la movilidad, no solo los gobernantes, sino también los ciudadanos del común, podremos hacer respetar los lineamientos legales, así como ejercer nuestro legítimo derecho de defensa para evitar abusos en ésta función estatal.

El método de trabajo utilizado es el de la investigación inductiva, partiendo de la información general que se encuentra disponible para todo ciudadano en internet, adentrándonos en las instituciones encargadas de la expedición de normas generales y por ultimo llegando a las actividades propias de los entes territoriales.

1. MARCO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. Planteamiento del problema

La situación problema encontrada está en que, con el afán de conseguir recursos para sus municipios, los alcaldes o sus secretarios de movilidad, han venido estableciendo una serie de restricciones a la movilidad vehicular, como medio de acrecentamiento de ingresos para sus respectivas jurisdicciones.

En igual sentido, éstas autoridades en ocasiones, buscando cumplir objetivos altruistas, dada la accidentalidad presentada en alguna zona o lugar específico, imponen dichas restricciones, muchas veces sin tener en cuenta los lineamientos técnicos para tal fin, por lo que es común encontrar una señal que limita la velocidad a 80 Km y en menos de 50 metros, otra que la limita a 30 o 40 Km/h.

Vemos como el tránsito por una avenida de doble carril, tiene resaltos y reductores de velocidad sin la correspondiente señalización y peor aún pasos peatonales con señalización de 30 Km/h y a menos de 60 Mts atrás, una señal que autoriza la circulación a 60 Km/h.

Cuando transitamos por vías nacionales y éstas atraviesan sectores urbanos o semiurbanos, los alcaldes municipales han establecido el sistema de Foto multas y para justificar su cobro, han colocado restricciones a la movilidad, consideramos que, a su antojo, obligando a las personas que No Son del Municipio, a cancelar el monto de las supuestas infracciones por transitar a mayor velocidad de la permitida. Lo grave del asunto es que las personas por no ser del municipio que les cobra y no tener la posibilidad de defenderse, pues les sería más oneroso el traslado al lugar de comparendo, que cancelar el valor cobrado, han optado por pagar dichas multas, muchas veces injustificadas o técnicamente no concebidas.

Con éste tipo de infracciones, se ven afectados todos los conductores del país, que al salir del lugar normal de domicilio, casi que podríamos decir, quedan ciegos a las normas que rigen la movilidad de los lugares a donde se dirigen o por los que van a transitar. Encontrándose al regreso a su lugar de residencia o permanencia con que, dentro de los tres días siguientes, tocan a su puerto 3, 4 o más ordenes de comparendos a municipios que queda a 3, 10 o 15 horas de camino, cuando no es que ya el tiempo de posible presentación está vencido.

Ejemplos de las situaciones anteriores, los encontramos en municipios como Chinchiná-caldas y La dorada Caldas, en el primero de los nombrados recogió más de 1.500 millones de pesos en un mes, a través de la concesión de un tramo de la vía panamericana en el territorio que atravesaba el municipio, lo que generó acciones populares que terminaron con la orden de suspensión de dicha concesión por anti técnica.

¿Conocen y Cumplen las autoridades locales de tránsito, con las normas técnicas para limitar la movilidad de los ciudadanos, al momento de realizar restricciones en las vías nacionales que cruzan por las cabeceras de sus municipios?

1.2. Justificación

La elaboración de esta obra, permitirá, no solo a las personas encargadas de promulgar los ordenamientos jurídicos restrictivos de la movilidad, sino a los ciudadanos del común, establecer aquellos que verdaderamente, no solo sean coherentes, sino justificados, correspondiendo a una realidad técnica en su determinación, para que sean aplicables de manera general en todo el territorio nacional.

Debemos entonces establecer quien controla y cuáles son los límites que tienen las autoridades locales, para establecer restricciones de movilidad y sobre todo para obligar al pago

de sanciones, por las restricciones que estos impongan, cuidándose que las mismas correspondan a determinaciones técnicas y legales bien sea por el sistema de Foto multas u otros medios coercitivos.

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. OBJETIVOS GENERAL

Describir los conceptos técnicos que deben cumplir las entidades de tránsito local para la determinación de límites de velocidad vehicular en las ciudades y sus correspondientes sanciones.

1.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar las normas legales que reglamentan los límites de velocidad en el Código Nacional de Tránsito Terrestre Comparar la aplicación de cada norma de acuerdo con el nivel administrativo correspondiente, bien sea Nacional, Departamental o local.
- Identificar los tipos de sanciones que con mayor frecuencia se aplican en Colombia a causa de exceso de Velocidad de tránsito terrestre.
- Identificar el método que aplican las entidades de tránsito para establecer límites de velocidad en carreteras colombianas.

1.4. MARCO CONCEPTUAL Y TEÓRICO

1.4.1. Conceptos Técnicos Para La Determinación De Límites De Velocidad Vehicular.

Los fines del Estado, están reglados en el texto constitucional y específicamente el artículo segundo, al manifestar:

ARTICULO 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. (Corte Constitucional de Colombia, 2016)

En el tema que nos ocupa, es importante resaltar que el contenido del artículo segundo constitucional, hace expresa manifestación a los gobernantes y su obligación de mantener una “integridad territorial” (Corte Constitucional de Colombia, 2016), que en términos de derecho, no solo hace referencia a los límites territoriales, sino a la identidad de normas y derechos de los ciudadanos y transeúntes del territorio, pues las normas nacionales son de prevalencia en cualquier parte del territorio nacional.

De igual forma el texto de la Constitución indica que, por regla general, todas las personas tienen libre movilidad en el territorio nacional. Es así que hablando de libertades en el artículo 13 manifiesta que “en Colombia todas las personas nacen libres e iguales ante la ley” (Corte

Constitucional de Colombia, 2016) y más adelante relaciona el tema respecto de la movilidad en al indicar, el texto constitucional, en su artículo 24 respecto a la circulación y a la letra indica: “ARTICULO 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia” (Alcaldía de Bogotá, 1991)

Así pues, desde el marco constitucional, la regla general es la libertad, mientras la restricción se convierte en una excepción y en este mismo sentido, indica la carta magna que dicha restricción, deberá ser regulada por la ley.

De aquí entonces parte el contenido de la ley 769 de 2002, promulgada por el gobierno nacional mediante publicación en el diario Oficial No. 44.932 de 13 de septiembre de 2002, denominada Código Nacional de Tránsito terrestre y cuyos objetivos son regular la circulación de los actores del tránsito y vehículos por las vías públicas o privadas. Es importante resaltar que en su artículo primero indica cuál es el ámbito de aplicación y a la letra indica:

ARTÍCULO 1o. AMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS. <Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:> Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. (senado de la republica de Colombia, 2002)

Con la anterior descripción del ámbito de aplicación de la ley que regula el tránsito, nos adentra a entender cuáles son los objetivos que persigue la regulación que debe hacerse de la movilidad vehicular y los pilares de estas restricciones son para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes. De aquí entonces, que en ningún momento se autoriza desde la misma ley que se convierta en mecanismo de recaudo de dinero para una administración.

Con estos conceptos. Nos volvemos a revisar entonces cuales han sido las restricciones que en materia de límites de velocidad tiene la norma y aparece allí la última regulación nacional a los límites de velocidad, realizada mediante ley 1239 de 2008, que modificó los artículos 106 y 107 del código nacional de tránsito, para establecer la nueva limitación al respecto y sobre el particular dijo:

Artículo 1°. El artículo 106 del Código Nacional de Tránsito quedará así:

Artículo 106. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora.

El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

Artículo 2°. El artículo 107 del Código Nacional de Tránsito quedará así:

Artículo 107. Límites de velocidad en carreteras nacionales y departamentales. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los 120 kilómetros por hora.

Para el servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.

Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.

Parágrafo. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía. (Ministerio de Transporte, 2008)

Así las cosas, existe una gran diferencia en las limitantes que hay, en tratándose de vías urbanas y carreteras nacionales, diferencia que dan lugar a presentarse las fallas origen de éste trabajo, toda vez que al momento de desplazarnos por una carretera nacional, por desarrollo urbanístico, ésta se va poblando a su alrededor y termina siendo una vía interna de las poblaciones y ciudades, con modificaciones que no corresponden a la técnica de movilidad de las mismas.

Aparece entonces el decreto 2053 de 2003, para indicar a quien corresponde dicha regulación y es así como determina que el objetivo del ministerio de transporte para que sea el determinante de las políticas de regulación técnica en materia de transporte al indicar en su artículo 1º.

Objetivo del Ministerio. El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo (ministerio del transporte de colombia, 2003, pág. 1).

En desarrollo de las facultades especiales que se determinaron para este ministerio, se promulga la resolución 1384 de 2010, Por la cual se adopta el método para establecer los límites de velocidad en las carreteras, pero específicamente determina que las vías urbanas, son jurisdicción diferente, cuando al tenor del parágrafo del Art. 2, por el cual se modifica el artículo 107 del código nacional de tránsito que expresa:

Parágrafo. El método para establecer los límites de velocidad adoptado en este artículo no aplica para vías urbanas. En estas vías, las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será (sic) determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo, de conformidad con lo señalado en la Ley 1239 de 2008. (ministerio de transporte, 2010)

De aquí partimos entonces a entender, cuales son las líneas seguras de trabajo que tienen que tener las autoridades locales de tránsito para establecer dichos limites en su área territorial, en el momento que las vías nacionales atraviesan sus municipalidades, en especial el manual de diseño geométrico de carreteras adoptado por el gobierno nacional de este muy especialmente el artículo segundo, que trata de la forma técnica con la que se establecen las velocidades y sobre todo los cambios de velocidades de acuerdo con el terreno y sus características.

De este manual se extracta específicamente lo siguiente;

2.1.1. Criterios generales para establecer la consistencia de la velocidad a lo largo del trazado de la carretera.

En el proceso de asignación de la Velocidad de Diseño se debe otorgar la máxima prioridad a la seguridad de los usuarios. Por ello la velocidad de diseño a lo largo del trazado debe ser tal que los conductores no sean sorprendidos por cambios bruscos y/o muy frecuentes en la velocidad a la que pueden realizar con seguridad el recorrido.

El diseñador, para garantizar la consistencia en la velocidad, debe identificar a lo largo del corredor de ruta tramos homogéneos a los que por las condiciones topográficas se les pueda asignar una misma velocidad. Esta velocidad, denominada Velocidad de Diseño del tramo homogéneo (VTR), es la base para la definición de las características de los elementos geométricos incluidos en dicho tramo.

Para identificar los tramos homogéneos y establecer su Velocidad de Diseño (VTR) se debe atender a los siguientes criterios:

1) La longitud mínima de un tramo de carretera con una velocidad de diseño dada debe ser de tres (3) kilómetros para velocidades entre veinte y cincuenta kilómetros por hora (20 y 50 km/h) y de cuatro (4) kilómetros para velocidades entre sesenta y ciento diez kilómetros por hora (60 y 110 km/h).

2) La diferencia de la velocidad de diseño entre tramos adyacentes no puede ser mayor a veinte kilómetros por hora (20 km/h). (Mintransporte, Universidad del Cauca, 2010)

Es por lo anterior, que encontramos en este manual, la principal falencia técnica cometida por las autoridades municipales en las restricciones colocadas a la movilidad, pues en un tramo inferior a los tres kilómetros se varía los límites de velocidad de manera abrupta, encontrando que pasamos de una restricción de 80 kh, a límites de 30 o 40 kh en tramos que no superan los 200 metros.

A pesar de que dichas restricciones obedecen a la presencia de peatones en la vía, zonas escolares, centros de salud, etc., que justifican per-ce dicha velocidad; se debe atender en este momento a la velocidad de frenado de los vehículos, como se ha dicho en la cartilla del ministerio de transporte, creada en asocio con la universidad del Cauca, que es la guía para Establecer límites de velocidad en las carreteras colombianas, existen unas zonas de condiciones uniformes y dentro de ellas unas longitudes de transición de velocidades, que permitan al conductor maniobrar de forma segura para alcanzar dicha restricción; cuando en las definiciones de la página 15 indica:

“Sitio de restricción.

Lugar dentro de la sección, con una longitud definida dentro de la misma, para el cual se presentan restricciones a la velocidad asociadas a factores geométricos de la vía o externos a ella.

Longitud de transición.

Distancia determinada para realizar la maniobra de desaceleración hasta llegar a un sitio de restricción. (Mintransporte, Universidad del Cauca, 2010)

Dicho manual, habla de manera diligente, que las restricciones que se colocan en cada carretera deben seguir los criterios descritos en el manual que se encuentre vigente a la fecha de su construcción y esto es completamente valido, por cuanto las vías se van actualizando a la par con los parámetros establecidos internacionalmente para la competitividad de estas lo que implica que su formulación debe permanecer en igual sentido.

Para tener plena aplicación técnica de los conceptos de desaceleración de los vehículos al llegar a zonas que requieran de una restricción, el mismo manual establece lo siguiente:

En sitios de restricción.

En la aproximación a cada sitio especial se deben colocar señales que indiquen la variación progresiva de velocidad, en variación de 20 km/h, espaciadas entre sí 100 m.

Señales de confirmación.

Para confirmar el valor de velocidad máxima en sectores de gran longitud se deben instalar señales con un espaciamiento fijado por el contratante, el cual debe estar entre dos (2) y cinco (5) kilómetros. (Mintransporte, Universidad del Cauca, 2010)

Un ejemplo claro de los sitios que requieren de dichas restricciones, las encontramos en lo que se denomina las intersecciones a nivel o los cruces vehiculares, que por tener un encuentro no programado con otro vehículo, se requiere que la movilidad de ambos permita velocidad de maniobra al momento de encontrarse y con ello reducir al máximo las probabilidades de accidentes.

Al respecto la misma cartilla indica:

En intersecciones a nivel.

Cuando hay intersecciones a nivel con retornos, salidas, etc., queda a juicio de quien realiza el análisis, diseñar las señales de límite de velocidad adicionando en la parte inferior del tablero señales informativas con flechas o mensajes como SALIDA, RETORNO, etc., según corresponda



Señal de Límite de Velocidad en una Intersección. (Mintransporte, Universidad del Cauca, 2010)

Con los anteriores parámetros, las autoridades de tránsito ven demarcadas sus funciones, al establecer una restricción a la velocidad en los sectores residenciales y zonas escolares, que por ley 129 están descritos como 30 K/h para las zonas escolares y de 30 K/h para las intersecciones de acuerdo con la cartilla de construcción de carreteras elaborado por la universidad del cauca y avalado por el Ministerio de transporte en el 2010. Al respecto la ley 1239 de 2008 indica:

“La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora”. (Ministerio de Transporte, 2008)

1.4.2. Marco Teórico

De acuerdo con entrevistas que realizara la cadena radial RCN, las velocidades en la ciudad no pueden superar los 80 K/h, teniendo en cuenta que una velocidad superior, estaría generando un riesgo de mortalidad en caso de cualquier incidente que involucre peatones, cuando al respecto indica:

“Por su parte, el analista de movilidad Darío Hidalgo explica que índices de velocidad superiores a los 80 km/h representan un 95% de posibilidades de mortalidad para peatones atropellados, por lo que los niveles superiores son prohibidos en las ciudades.

"Son definitivamente velocidades muy riesgosas, como caer de un noveno piso.

Los alcaldes tienen la potestad de definir las máximas velocidades en las vías de las ciudades", precisó Hidalgo”

(RCN Radio, 2017)

Ya hemos explicado entonces como es la normatividad que rige la movilidad vehicular en Colombia, compilando cada una de las normas que nos permiten comprender las razones de hecho y de derecho que conllevan las directrices al respecto, con lo que lograremos comprender cuando y como debe señalizarse las restricciones que se establezcan.

De ahí que éste trabajo es entonces, una herramienta de consulta para las autoridades de tránsito local en el momento de establecer limitaciones a la velocidad o al tránsito vehicular en el país, cumpliendo con los lineamientos legales que rigen la materia, no solo en el establecimiento de los límites, sino en la verificación de las condiciones técnicas de construcción de vías y señalización de prohibiciones o restricciones de todo tipo.

Igualmente para los ciudadanos es un manual de consulta de las condiciones que debió prever la autoridad de tránsito al momento de establecer cualquier restricción y evitar el cobro de supuestas infracciones injustificadas por falta de técnica.

CONCLUSIONES

Con lo anteriormente expuesto, podemos concluir:

1. Las condiciones técnicas y reglamentación respecto de la restricción a la movilidad vehicular de los colombianos, se encuentra perfectamente regulada a través del Ministerio de Transporte y las entidades que de éste dependen, además del apoyo de las Universidades públicas, a través de Leyes, Decretos y Cartillas ilustrativas, las cuales no pueden ser desconocidas o dejadas a un lado por parte de las entidades locales encargadas de vigilar el tránsito y menos aún amañadas para conseguir recurso para el erario público.
2. Toda restricción a la movilidad en Colombia que surja de una entidad territorial debe estar regulada de manera concordante a la normatividad nacional vigente, atendiendo de manera exclusiva los principios de seguridad y comodidad de los actores viales, a fin de armonizar las normas generales en la aplicación de casos puntuales en los entes territoriales, pues la normatividad es nacional y no local, por ser Colombia un estado social de derecho, no un estado federativo.
3. Existe autorizaciones para que los mandatarios locales regulen las condiciones de movilidad de su ente territorial, pero la misma debe corresponder a necesidades propias del diario vivir de los habitantes de esta, no obstante las mismas deben cumplir con la homogeneidad establecida en las normas nacionales y bajo criterios racionales de aplicación para los fines no para cumplir compromisos políticos o económicos de los

mandatarios de turno, que permitan a los ciudadanos tener pleno conocimiento de la aplicación de dichas normas en cualquier parte del territorio.

4. Al momento de señalar cada una de las restricciones de velocidad que modifiquen las condiciones anteriores, la autoridad de tránsito está en la obligación de prever aspectos tan importantes como la velocidad de desaceleración o frenado, que permitan al conductor el cumplimiento de la restricción de manera sistemática y no obligándolo a realizar maniobras que colocan en peligro su propia seguridad, especialmente con los vehículos que le siguen y que pueden no estar atentos a dichos errores de construcción.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

Bibliografía

Alcaldía de Bogotá. (15 de junio de 1991). *www.alcaldiabogota.gov.co*. Obtenido de

www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=4125

Corte Constitucional de Colombia. (28 de septiembre de 2016). *corte constitucional de colombia*.

Obtenido de Inventario de jurisprudencia:

http://www.corteconstitucional.gov.co/inicio/Constitucion%20politica%20de%20Colombia.pdf

Ministerio de Transporte. (2008). *Ley 1239 de 2008 - Ministerio de Transporte*. Bogotá D.C.,

ministerio del transporte de colombia. (23 de 07 de 2003). *mintransporte.gov.co*. Obtenido de

https://www.google.com.co/search?q=decreto+2053+de+2003+consulta+de+la+norma&oq=decreto+2053+de+2003&aqs=chrome.1.69i57j0l2.2855j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8

Mintransporte, Universidad del Cauca. (2010). cartilla. *Método para establecer límites de Velocidad en las carreteras Colombianas*, 15-25.

RCN Radio. (18 de 04 de 2017). *Radio Cadena Nacional*. Obtenido de

https://www.rcnradio.com/colombia/maximo-velocidad-permitido-colombia-expertos-responden

senado de la republica de Colombia. (06 de julio de 2002). *secretaria del senado del gobierno de colombia* . Obtenido de

http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html

Bibliografía complementaria:

Normatividad y cultura, Imprenta Nacional. (25 de Julio de 2008).

<https://docs.colombia.justia.com/nacionales/leyes/ley-1239-de-2008.pdf>

Manual de Infracciones de Tránsito (Bogotá, D.C junio de 2010), BETTY E. HERRERA - FERNELY CASTAÑEDA, universidad del bosque – ministerio de transporte.

Referencias electrónicas:

<https://blog.segurossura.com.co/articulo/movilidad/senales-transito-abc>

<https://www.misabogados.com.co/blog/normas-de-transito-para-motociclistas>

<https://www.pruebaderuta.com/cual-es-el-limite-de-velocidad-en-colombia.php>

<https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16466793>

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/listados/tematica2.jsp?subtema=28538>

<https://www.bcn.cl/leyfacil/recurso/velocidad-vehicular>